



Fremsat den 6. februar 2024 af miljøministeren (Magnus Heunicke)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland

(Bemyndigelse til at fastsætte regler om forebyggelse og begrænsning af havforurening som følge af aktiviteter på havet og om skibsfugningsaktiviteter)

§ 1

I lov nr. 1534 af 19. december 2017 om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland foretages følgende ændringer:

1. Efter § 22 indsættes i *kapitel 10*:

»§ 22 a. Miljøministeren fastsætter regler om forebyggelse og begrænsning af havforurening som følge af aktiviteter på havet og om skibsfugningsaktiviteter, som ikke er om-

fattet af reglerne i kapitel 2-9 eller §§ 21 eller 22, herunder med henblik på at opfylde internationale aftaler.«

2. I § 46, *stk. 1*, indsættes efter »§§ 22,«: »22 a,«.

3. I § 47 ændres »§ 22,« til: »§§ 22 og 22 a,«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2024.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Med dette lovforslag foreslås, at der indsættes en bemyndigelse til miljøministeren i lov nr. 1534 af 19. december 2017 om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland til at fastsætte regler om forebyggelse og begrænsning af havforurening som følge af aktiviteter på havet og om skibsophugningsaktiviteter, som ikke er omfattet af lovens kapitel 2-9 eller §§ 21 eller 22.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 22 a er bl.a. nødvendig for at kunne gennemføre et forbud mod anvendelse og transport med henblik på anvendelse af såkaldt tung olie (herefter benævnt HFO, der står for ”heavy fuel oil”) som brændstof til skibe i den del af den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, der ligger i Arktis.

Forbuddet er vedtaget af Marine Environment Protection Committee (MECP) under FN’s søfartsorganisation i 2021 og indsat i bilag I til den internationale konvention af 1973/78 om forebyggelse mod forurening fra skibe (herefter benævnt MARPOL), som er tiltrådt af Danmark. HFO-forbuddet skal som udgangspunkt være gennemført i de kontraherende stater senest den 1. juli 2024, dog først den 1. juli 2029 for visse skibe. Forbuddet gælder ikke skibe, der er involveret i sikring af skibes sikkerhed eller eftersøgnings- og redningsoperationer, og skibe, der indgår i beredskab i forbindelse med oliespild.

Formålet med MARPOL’s forbud mod anvendelse og transport af HFO er først og fremmest at forebygge forurening i Arktis ved oliespild med HFO, der udgør en risiko for havmiljøet og kystnære økosystemer, idet tungt brændstof er tykflydende og nedbrydes langsommere end lettere brændstoffer. HFO-forbuddet vil ligeledes bidrage til forebyggelse af luftforurening og klimaeffekter, idet brugen af HFO, sammenlignet med lettere brændstof, udleder langt flere partikler, herunder såkaldt black carbon, mere CO₂ og svovl.

HFO nedbrydes især langsomt ved koldere temperaturer og den tunge olie kan ligeledes fanges under is og spredes over store afstande, hvorfor det arktiske havmiljø og de arktiske kystnære økosystemer er særligt sårbare. Stigende skibstrafik i Arktis som følge af isafsmeltning, nye råstofprojekter og turisme forventes at forøge risikoen for oliespild med tung olie i Arktis i fremtiden.

Det forventes, at miljøministeren vil udmønte bemyndigelsen ved fastsættelse af regler om HFO-forbuddet ved bekendtgørelse, der vil træde i kraft den 1. juli 2024 og gælde for danske og grønlandske skibe samt for udenlandske ski-

be, i det omfang det er foreneligt med international ret, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Der forventes endvidere fastsat regler ved bekendtgørelse om HFO-forbud for hele det arktiske havområde for danske skibe, der sejler i Arktis i medfør af gældende bestemmelse i § 33, stk. 1, i lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 1165 af 25. november 2019 (herefter benævnt havmiljøloven for Danmark). Grønland fastsætter regler om HFO-forbuddet i søterritoriet for Grønland.

Den foreslåede bestemmelse er endvidere nødvendig for at gennemføre dele af Hong Kong-konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Hong Kong-konventionen blev vedtaget i 2009 i regi af FN’s søfartsorganisation.

Eftersom selve ophugningen ikke finder sted i den eksklusive økonomiske zone, vil den foreslåede bemyndigelse alene kunne anvendes til, med henblik på opfyldelse af internationale aftaler om skibsophugning, at fastsætte regler om pligt til at have en fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib samt et skibsspecifikt certifikat, der bekræfter, at fortegnelsen overholder krav fastsat i internationale aftaler, herunder om metode, form og sprogkrav, om gyldigheden af certifikater og om tilsynsmyndighedens accept af certifikater, der er udstedt af andre lande. Formålet med reglerne vil være at bidrage til at forebygge og begrænse forurening og anden påvirkning af natur og miljø fra skibsophugningsaktiviteter på land, hvor selve ophugningen foregår.

Den foreslåede bestemmelse forventes således anvendt til, at miljøministeren fastsætter regler af relevans for skibsophugningsaktiviteter med henblik på gennemførelse af Hong Kong-konventionen for skibe, der sejler gennem den eksklusive økonomiske zone. Regler herom forventes fastsat ved bekendtgørelse med ikrafttræden den 1. juli 2025.

Baggrunden for denne del af den foreslåede bemyndigelse er Inatsisartutbeslutning af 3. november 2021 om ophævelse af det grønlandske territorialforbehold for Hong Kong-konventionen. Grønland er ansvarlig for at gennemføre de dele af Hong Kong-konventionen, der skal gennemføres på landterritoriet og i søterritoriet ved Grønland.

Den foreslåede bemyndigelse vil endvidere kunne udnyttes af miljøministeren, hvis der senere viser sig behov for at fastsætte regler om forebyggelse og begrænsning af havforurening som følge af aktiviteter på havet og om skibsophugningsaktiviteter omfattet af denne lov, som ikke er omfattet af de øvrige bestemmelser i lovens kapitel 2-9 eller §§ 21 eller 22, herunder til gennemførelse af fremtidige internationale aftaler, der forpligter Danmark på området. I de internationale havkonventioner og inden for FN’s søfartsorganisati-

on foregår der således et løbende arbejde med at forbedre og udbygge de internationale aftaler om forebyggelse og bekæmpelse af havforurening, samt skibsofhugning. Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse svarer indholdsmæssigt til bestemmelserne i § 33, stk. 1, og § 33 a i havmiljøloven for Danmark. § 33 a vil blive sat i kraft af miljøministeren i forbindelse med Hong Kong-konventionens ikrafttræden.

2. Bemyndigelse til at fastsætte regler om forebyggelse og begrænsning af havforurening som følge af aktiviteter på havet og om skibsofhugningsaktiviteter

2.1. Gældende ret

Grønlands selvstyre har overtaget området for beskyttelse af havmiljøet i søterritoriet, der består af det indre territorialfarvand og af det ydre territorialfarvand, der strækker sig fra de til enhver tid gældende basislinjer ud til en afstand på 3 sømil. Danmark har fortsat kompetencen inden for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, der omfatter havområdet uden for og stødende op til Grønlands søterritorium indtil en afstand på 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinjer, jf. § 5 i lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. I overensstemmelse med Havretskonventionens art. 57 måles den eksklusive økonomiske zone fra basislinjen, men omfatter alene havområdet uden for søterritoriet, dvs. 3 sømil fra basislinjen og indtil 200 sømil ud fra basislinjen.

Lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland finder dels anvendelse for danske og grønlandske skibe og luftfartøjer, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, dels for udenlandske skibe, der befinder sig i og uden for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland i det omfang, det er foreneligt med international ret, jf. lovens § 3, stk. 1. Reglerne for skibe og luftfartøjer finder tilsvarende anvendelse på aktiviteter, der foregår på is i den eksklusive økonomiske zone, i det omfang sådanne aktiviteter ikke er omfattet af anden lovgivning, jf. § 3, stk. 2. Loven omfatter ikke beskyttelse af havmiljøet i forbindelse med aktiviteter omfattet af den grønlandske råstoflovgivning, jf. lovens § 3, stk. 3. Loven finder ligeledes ikke anvendelse for orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, når skibet udelukkende benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste, jf. § 3, stk. 4.

Lovens kapitel 2-9 indeholder bl.a. bemyndigelser til fastsættelse af regler om udtømning af olie, om klassifikation, transport og udtømning af flydende og faste stoffer som transporteres i bulk, om losning og udtømning af tankskyllevand, om transport af stoffer og materialer i emballeret form, containere m.v., om udtømning af ballastvand, kloakspildevand og affald og om dumpning af optaget havbundsmateriale og af fisk og fangst. Herudover er der på lovniveau fastsat regler om behandling, herunder typegodkendel-

se af anlæg til behandling, af ballastvand og sedimenter og regler om forbud mod dumpning af andre stoffer og materialer end optaget havbundsmateriale eller fisk og fangst. § 21 i kapitel 10 fastsætter regler om afbrænding af stoffer eller materialer, herunder forbud.

Bestemmelsen i § 22 bemyndiger miljøministeren til at fastsætte regler om særlige foranstaltninger, herunder krav til brændstof om bord på skibe, med henblik på begrænsning af luftforurening. Det følger af lovbemærkningerne til § 22, jf. Folketingstidende 2017-18, tillæg A, L 53 som fremsat, side 42, at bestemmelsen skal begrænse luftforurening, og at den har baggrund i MARPOL-konventionens bilag VI om forebyggelse af luftforurening og skal læses i overensstemmelse hermed. Bilag VI indeholder bl.a. regler om syn og certificering, kontrol med skibes emissioner (herunder forbud mod afbrænding af visse stoffer) og regler om CO₂-intensitet for international skibsfart. Bemyndigelsen i § 22 er ikke udnyttet.

Der er ikke efter gældende ret hjemmel til at fastsætte regler med henblik på at forebygge og begrænse forurening af havmiljøet ved oliespild eller andre aktiviteter på havet eller ved skibsofhugningsaktiviteter, der ikke er omfattet af kapitel 2-10 eller § 21.

Der er fastsat en tilsynsforpligtelse i lovens § 31, hvorefter miljøministeren og forsvarsministeren fører tilsyn med overholdelsen af bestemmelserne i loven og de regler, der fastsættes i medfør af loven. Forsvarsministeren har ansvaret for den udøvende virksomhed på havmiljøområdet, herunder bl.a. maritim miljøovervågning, bekæmpelse af olie- og kemikaliefurening af havet, modtagelse af indberetninger, foretagelse af anrøb og udstedelse af påbud eller forbud. Miljøministerens tilsyn er af mere administrativ karakter, da Miljøministeriet ikke er til stede i Grønland. Miljøministeren har det lovgivningsmæssige ansvar.

Miljøministeren kan efter § 34, stk. 1, bemyndige en under ministeriet oprettet statslig myndighed eller efter forhandling med vedkommende minister andre statslige myndigheder til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt miljøministeren. Således er miljøministerens tilsynsforpligtelse med reglerne om ballastvand, som er fastsat efter lovens § 16, stk. 2 og 3, og § 17, stk. 4, delegeret til Miljøstyrelsen i medfør af lovens § 34, stk. 1.

2.2. MARPOL-konventionen og HFO-forbuddet i bilag I regel 43A

MARPOL, der har til formål at beskytte havet ved at forebygge mod forurening fra skibe, blev undertegnet den 2. november 1973 ved FN's søfartsorganisation. Protokollen af 1978 blev efterfølgende vedtaget, og de trådte begge i kraft den 2. oktober 1983. Siden er konventionen ændret ved en

protokol i 1997 og en række supplerende ændringer gennem årene.

Den marine miljøbeskyttelseskomité, MEPC, behandler miljøspørgsmål under FN's søfartsorganisations mandat, herunder kontrol og forebyggelse af skibsforurening omfattet af MARPOL. MEPC vedtog i 2021 resolution 76/15/Add. 2 om forbud mod anvendelse og transport af HFO som skibsbrændstof i Arktis. Resolutionen er indsat i MARPOL, bilag I, som regel 43A om særlige krav om anvendelse og transport af olie i arktiske farvande. Reglerne i konventionens bilag I skal forebygge olieforurening af havet. Forbuddet er indsat i kapitel 9, der fastsætter særlige krav til anvendelse og transport af olie i polare farvande. Det arktiske havområde er defineret i bilagets regel 46.2.

HFO-forbuddet, der har som sit primære formål at forebygge forurening i Arktis ved oliespild med HFO, der udgør en risiko for havmiljøet og kystnære økosystemer, indebærer, at olier oplistet i MARPOL, bilag I, regel 43.1.2, ikke længere vil kunne anvendes som skibsbrændstof eller transporteres til brug som skibsbrændstof fra den 1. juli 2024 i arktiske havområder. Forbuddet gælder ikke skibe, der er involveret i sikring af skibes sikkerhed eller eftersøgnings- og redningsoperationer, og skibe, der indgår i beredskab i forbindelse med oliespild.

For skibe omfattet af MARPOL, bilag I, regel 12A, vil HFO-forbuddet først finde anvendelse fra og med den 1. juli 2029. Reglen omfatter skibe, som har en samlet oliebrændstofkapacitet på 600 m³ eller derover, og som er leveret efter den 1. august 2010 (ved "leveret" forstås: skibe a) for hvilke byggekontrakten er oprettet den 1. august 2007 eller senere, b) såfremt byggekontrakt ikke foreligger, for hvilke, hvis køl er lagt, eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium, den 1. februar 2008, c) som er leveret den 1. august 2010 eller senere, eller d) som har undergået en større ombygning, i. for hvilken der blev oprettet kontrakt den 1. august 2007 eller senere, ii. såfremt kontrakt ikke forelå, hvis udførelse påbegyndtes den 1. februar 2008 eller senere, eller iii. som blev afsluttet den 1. august 2010). Det samme vil gælde for skibe omfattet af regel 1.2.1. i kapitel 1, Part II-A, i den internationale kode for skibe, der opererer i polare farvande (herefter benævnt "Polarkoden"). Regel 1.2.1. omfatter såkaldte kategori A-skibe og kategori B-skibe (kategori A- og B-skibe omfatter skibe, der i henhold til skibets polarskibscertifikat er certificeret som hhv. et kategori A- eller B-skib af et af Søfartsstyrelsen godkendt klassifikationselskab), som er bygget efter den 1. januar 2017 med en samlet oliebrændstofkapacitet på mindre end 600 m³, dog ikke under 30 m³. Der er tale om dobbeltskrogede tankskibe, som er tankskibe, hvis skrog består af to lag med en vis afstand.

For de skibe, der som udgangspunkt vil være omfattet af forbuddet mod anvendelse af eller transport med henblik

på anvendelse af HFO som brændstof for skibe fra den 1. juli 2024, vil dette forbud midlertidigt kunne fraviges af stater med kystlinje, der grænser op til et arktisk område for skibe, som sejler dets flag, når de opererer inden for statens jurisdiktion. I den eksklusive økonomiske zone ved Grønland vil skibe, der fører dansk eller grønlandsk flag, således kunne undtages fra HFO-forbuddet indtil den 1. juli 2029, når de sejler inden for Grønlands havområder i Arktis. Ved udstedelsen af dispensationer skal der tages højde for retningslinjerne herfor, der forventes udstedt af FN's søfartsorganisation. Tilmed skal medlemsstaterne underrette FN's søfartsorganisation med oplysninger om udstedte dispensationer. Reglerne forventes fastsat ved bekendtgørelse ved udmøntningen af HFO-forbuddet.

HFO kan fortsat transporteres som gods, i modsætning til som skibsbrændstof, i tankskibe, eftersom der fortsat vil være behov for at kunne transportere olien til arktiske byer.

2.3. Hong Kong-konvention af 2009 om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe

Hong Kong-konventionen blev vedtaget den 15. maj 2009 i regi af FN's søfartsorganisation. Danmark ratificerede konventionen den 14. april 2015 med forbehold for Grønland og Færøerne. Inatsisartut vedtog d. 3. november 2021 beslutning om ophævelse af det grønlandske territorialforbehold for Hong Kong-konventionen.

Når konventionen træder i kraft den 26. juni 2025, er de stater, der har tiltrådt eller ratificeret konventionen (kontraherende parter), forpligtede til at sørge for, at skibe, som sejler under deres flag, bliver ophugget på anlæg, der overholder konventionens krav, og at skibsophugningsvirksomheder under deres jurisdiktion kun ophugger skibe, der overholder konventionens krav. Dette gælder dog kun for de skibe, som konventionen finder anvendelse på.

Konventionen finder ikke anvendelse på krigsskibe, marinehjelpekibe eller andre skibe, der ejes eller drives af en kontraherende part, og som på det pågældende tidspunkt kun anvendes i statens tjeneste til ikkekommercielle formål. Konventionen finder heller ikke anvendelse på skibe på mindre end 500 bruttotonnage eller skibe, der i hele deres levetid kun sejler i farvande, der hører under højhedsområdet eller jurisdiktionen for det land, hvis flag skibet sejler under.

Konventionen forbyder og begrænser montering eller brug af de farlige materialer, der er anført i dens appendiks 1, på skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, uanset hvor de sejler, og på alle andre skibe, mens de ligger i den pågældende kontraherende parts havne, på dennes værfter, reparationsværfter eller offshoreterminaler.

Opbevaring af en fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib i hele dets levetid er ligeledes et centralt krav i Hong Kong-konventionen. Fortegnelsen over farlige materialer skal være specifik for hvert skib og som minimum identificere de farlige materialer, der er anført i appendiks 1 og 2 til konventionen, og som indgår i skibets konstruktion eller udstyr, samt disses placering og omtrentlige mængder. Endvidere skal fortegnelsen dokumentere, at skibet overholder forbuddet mod montering af materialer indeholdende visse farlige stoffer.

Endvidere vil skibet være underlagt krav om syn og certificering. Et syn indebærer, at skibet kontrolleres for, om fortegnelsen over farlige materialer er i overensstemmelse med konventionens krav. Syn udføres af en myndighed i det land, under hvis flag skibet sejler, eller af en anerkendt organisation godkendt af myndigheden - typisk de såkaldte klassifikationsselskaber. Når synet er gennemført korrekt, udsteder myndigheden eller den anerkendte organisation et skibsspecifikt certifikat, der bekræfter, at fortegnelsen overholder krav fastsat i internationale aftaler.

Skibe skal synes, inden de sættes i drift, eller inden certifikatet over farlige materialer udstedes, og herefter mindst hvert femte år. Inden skibet tages ud af drift, er det underlagt et såkaldt endeligt syn, hvorefter der kan udstedes et endeligt certifikat. Certifikater udstedes kun, hvis skibet lever op til konventionens krav. Kontraherende parter har pligt til at acceptere certifikater udstedt af andre kontraherende parter.

Konventionen gælder for både eksisterende og nye skibe. Ved et nyt skib forstås et skib, for hvilket der er indgået en byggekontrakt på tidspunktet for konventionens ikrafttræden eller senere. Foreligger der ikke en byggekontrakt, betragtes et skib endvidere som nyt, hvis dets køl seks måneder efter konventionens ikrafttræden er lagt eller er på tilsvarende byggestadie. Endelig betragtes et skib som nyt, hvis levering af skibet sker 30 måneder efter datoen for konventionens ikrafttræden eller senere. Et eksisterende skib er et skib, der ikke er et nyt skib.

Eksisterende skibe skal have en fortegnelse over farlige materialer senest 5 år efter konventionens ikrafttræden. Ophuges skibet tidligere, skal fortegnelsen foreligge før ophugningen. For eksisterende skibe skal der endvidere udarbejdes en plan, der beskriver den visuelle eller stikprøvebaserede inspektion, som udformningen af fortegnelsen over farlige materialer er baseret på, idet der tages højde for de retningslinjer, der er udviklet af FN's søfartsorganisation. Nye skibe skal altid leve op til de samme krav.

I henhold til konventionen skal de kontraherende parter anvende de af konventionens krav, som måtte være nødvendige for at sikre, at skibe, der ikke sejler under en kontraherendes parts flag, ikke nyder større begunstige - princippet om

ikke gunstigere behandling, jf. konventionens artikel 3, stk. 4.

Afsløres det, at et skib overtræder konventionens krav, kan den kontraherende part, der udfører inspektionen, træffe foranstaltninger for at advare eller tilbageholde skibet, eller parten kan afvise eller udelukke skibet fra partens havne.

Konventionen indeholder endvidere krav til både skibsophugningsanlæg og skibsophugningsvirksomheder.

2.4. Miljøministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Miljøministeriets vurdering, at der ikke efter § 22 i lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland er tilstrækkelig hjemmel til implementering af HFO-forbuddet. HFO-forbuddet har ikke udelukkende til formål at forebygge luftforurening, som § 22 i lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland giver hjemmel til at regulere, men har først og fremmest til formål at forebygge forurening af havet ved oliespild. Der er endvidere Miljøministeriets vurdering, at der efter § 22 heller ikke er hjemmel til implementering af Hong Kong-konventionen gennem fastsættelse af regler om skibsophugningsaktiviteter.

Det er derfor Miljøministeriets vurdering, at der er behov for at give miljøministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om forebyggelse og begrænsning af forurening fra aktiviteter på havet og om skibsophugningsaktiviteter, som ikke er omfattet af de øvrige bemyndigelser i kapitel 2-9 eller §§ 21 eller 22 i lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, herunder til opfyldelse af HFO-forbuddet i henhold til MARPOL-konventionen, til opfyldelse af Hong Kong-konventionen samt til opfyldelse af andre fremtidige internationale forpligtelser.

Det er Miljøministeriets vurdering, at det er mest hensigtsmæssigt, at regler om forebyggelse og begrænsning af forurening fra aktiviteter på havet og om skibsophugningsaktiviteter fastsættes af miljøministeren ved bekendtgørelse efter bemyndigelse, dels på grund af reglernes teknisk komplekse karakter, dels fordi dette vil skabe størst mulig fleksibilitet i forhold til eventuel fremtidig tilpasning af reglerne, ligesom bemyndigelsen vil kunne anvendes til gennemførelse af anden forebyggelse og begrænsning af forurening fra aktiviteter på havet og om skibsophugningsaktiviteter, herunder i forbindelse med indgåelse af nye internationale aftaler herom.

Med dette lovforslag foreslås det derfor, at der i kapitel 10 i lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland indsættes en bestemmelse, hvor-

efter miljøministeren bemyndiges til at fastsætte regler om forebyggelse og begrænsning af havforurening som følge af aktiviteter på havet og om skibsofphugningsaktiviteter, som ikke er omfattet af reglerne i kapitel 2-9 eller §§ 21 eller 22, herunder med henblik på at opfylde internationale aftaler, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, vedrørende indsættelse af § 22 a.

Det forventes, at bemyndigelsen vil blive udmøntet ved fastsættelse af regler, der gennemfører HFO-forbuddet for skibe som defineret i MARPOL artikel 2(4), og i overensstemmelse hermed i § 4, stk. 5, i lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive zone ved Grønland. Der forventes fastsat regler, der forbyder såvel anvendelse som transport med henblik på anvendelse af HFO som skibsbrændstof i den del af den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, der ligger i Arktis.

Reglerne forventes fastsat ved bekendtgørelse med forventet ikrafttræden den 1. juli 2024, der er MARPOL-konventionens frist for gennemførelse af HFO-forbuddet.

Da skibsofphugning ikke foregår i den eksklusive økonomiske zone, men på land, vil den foreslåede bemyndigelse til fastsættelse af regler om skibsofphugningsaktiviteter alene kunne anvendes til at fastsætte regler om pligt til at have en fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib samt et skibsspecifikt certifikat, der bekræfter, at fortegnelsen overholder krav fastsat i internationale aftaler, herunder om metode, form og sprogkrav, om gyldigheden af certifikater og om tilsynsmyndighedens accept af certifikater, der er udstedt af andre lande.

Regler herom forventes fastsat ved bekendtgørelse med ikrafttræden den 1. juli 2025 med henblik på at gennemføre de dele af Hong Kong-konventionen, der vil være omfattet af denne lov.

Formålet med reglerne vil være at bidrage til at forebygge og begrænse forurening og anden påvirkning af natur og miljø fra skibsofphugningsaktiviteter på land, hvor selve ofhugningen foregår.

Det bemærkes, at det er Grønland, der skal fastsætte regler til gennemførelse af Hong Kong-konventionens bestemmelser vedrørende skibsofphugningsanlæg- og virksomheder, da selve ofhugningen af skibe kun sker på land.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse svarer indholdsmæssigt til bestemmelserne i § 33, stk. 1, og § 33 a i havmiljøloven for Danmark. § 33 a vil blive sat i kraft af miljøministeren i forbindelse med Hong Kong-konventionens ikrafttræden.

Miljøministerens tilsyn efter lovens § 31 forventes delegeret

til Miljøstyrelsen i henhold til § 34, stk. 1. Miljøministerens tilsyn og ansvar efter loven er af mere administrativ karakter, idet myndigheder under miljøministerens ressort ikke er fysisk til stede i Grønland. Der vil kunne indgås aftaler mellem Miljøstyrelsen og andre myndigheder om samarbejde ved tilsynet.

Det bemærkes, at det ved lovovertrædelser begået af juridiske personer er udgangspunktet ved valg af ansvarssubjekt, at tiltalen rejses mod den juridiske person. Der kan i en række tilfælde imidlertid være anledning til – ud over tiltalen mod den juridiske person – tillige at rejse tiltale mod en eller flere fysiske personer, såfremt den eller de pågældende har handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed. Har ledelsen af den juridiske person eller en overordnet ansat, herunder direktøren, eksempelvis handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed, skal tiltalen foruden imod den juridiske person som udgangspunkt rejses mod den eller de personligt ansvarlige. Tiltale mod underordnede ansatte skal i almindelighed ikke rejses, medmindre der foreligger særlige omstændigheder. Dette kan f.eks. være tilfældet, såfremt der er tale om en grov overtrædelse, som den underordnede ansatte har begået forsætligt og eventuelt tillige på eget initiativ. Der rejses tillige tiltale mod den juridiske person. Der henvises i det hele til Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om strafansvar for juridiske personer.

Kriminalretligt ansvar ved overtrædelse af bestemmelserne vil derfor primært blive gjort gældende over for rederiet. Kriminalretligt ansvar over for andre end den juridiske person, eksempelvis føreren af et skib (udover for rederen), kan dog fortsat bl.a. komme på tale, hvis denne har handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed.

For dobbeltskrogede tankskibe, der er omfattet af MARPOL, bilag I, regel 12A, og Polarkodens regel 1.2.1. i kapitel 1, Part II-A, vil HFO-forbuddet først finde anvendelse fra og med den 1. juli 2029, jf. nærmere herom pkt. 2.2.

Der forventes endvidere fastsat regler ved bekendtgørelse, hvorefter der i perioden fra den 1. juli 2024 til og med den 30. juni 2029 kan meddeles dispensation fra forbuddet mod anvendelse og transport af HFO i overensstemmelse med retningslinjerne herfor, der forventes udstedt af FN's søfartsorganisation, jf. nærmere herom i pkt. 2.2. ovenfor.

Såfremt FN's søfartsorganisation vedtager ændringer til HFO-forbuddet, vil disse ændringer kunne gennemføres med hjemmel i den foreslåede bemyndigelse.

Den foreslåede bemyndigelse vil endvidere kunne udnyttes af miljøministeren, hvis der senere viser sig behov for at fastsætte regler om forebyggelse og begrænsning af havforurening som følge af aktiviteter på havet og om skibsofphugningsaktiviteter omfattet af denne lov, som ikke er omfattet

af de øvrige bestemmelser i lovens kapitel 2-9 eller §§ 21 eller 22, herunder til gennemførelse af fremtidige internationale aftaler, der forpligter Danmark på området.

Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 1.

3. Konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål

Implementeringen af HFO-forbuddet medfører, at oliespild med HFO i Arktis forebygges. Et forbud mod anvendelse og transport med henblik på anvendelse af HFO som skibsbrændstof i Arktis vil bidrage til forebyggelsen af forurening i havet og dermed til FN's verdensmål nr. 14 om livet i havet.

Sammenlignet med lettere brændstof, som f.eks. MGO ("marine gas oil"), udledes der ved brugen af tung olie som brændstof langt flere partikler, herunder black carbon, mere CO₂ og svovl. Reduktionen af disse stoffer anses således også for en miljømæssig og klimamæssig gevinst.

Et forbud mod at bruge HFO som skibsbrændstof og at transportere det som skibsbrændstof i Arktis vil derfor ligeledes bidrage til forebyggelse af luftforurening og hermed FN's verdensmål nr. 3 om sundhed og trivsel og FN's verdensmål nr. 13 om klimaindsats.

Implementeringen af Hong Kong-konventionens krav om fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib og certifikatkrav m.v. vil bidrage til opnåelsen af FN's verdensmål nr. 12 om ansvarligt forbrug og produktion.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget indeholder en bemyndigelsesbestemmelse, der i første omgang skal udmøntes ved implementering af HFO-forbuddet og Hong Kong-konventionens krav om fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib og certifikatkrav m.v. i dansk ret. Lovforslaget vil derfor ikke i sig selv have nogen økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

HFO-forbuddet vil dog medføre omkostninger på 9,5 mio. kr. årligt (8,4 mio. kr. årligt beregnet for år 2020 og senere prisfremskrevet til 9,5 mio. kr. årligt i 2024) for det grønlandske selvstyre, herunder udgifter til implementering og kontrol.

Det forventes, at HFO-forbuddet generelt vil reducere risikoen for oliespild med HFO i den eksklusive økonomiske zone i Grønland i det arktiske havområde, idet HFO ik-

ke længere kan transporteres som skibsbrændstof. HFO-forbuddet kan også reducere omkostningerne ved et evt. oliespild. Sidstnævnte reduktion er mere uforudsigelig. Det forventes dog, at omkostningerne ved et oliespild vil falde, hvilket vil øge forbuddets miljøgevinster yderligere, end det fremgår i afsnit 8.

En implementering af Hong Kong-konventionens krav om fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib og certifikatkrav m.v. vurderes at have begrænsede negative økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige i forbindelse med tilsyn.

Der forventes at være administrative omkostninger for Danmark i forbindelse med varetagelsen af tilsynsforpligtelserne efter lovens allerede fastsatte bestemmelser herom.

Det vurderes, at der vil være begrænsede økonomiske konsekvenser for Justitsministeriets myndigheder.

Offentlige udgifter holdes inden for myndighedernes eksisterende økonomiske rammer.

Det er Miljøministeriets vurdering, at lovforslaget og udmøntningen heraf følger de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning, som Digitaliseringsstyrelsen har udarbejdet.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget har ikke i sig selv konsekvenser for erhvervslivet, da der med lovforslaget alene indsættes en bemyndigelsesbestemmelse.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil i første omgang udmøntes ved implementering af HFO-forbuddet. Det er uklart præcist hvor mange skibe i den eksklusive økonomiske zone i Grønland, der vil blive påvirket af HFO-forbuddet. Det er dog tidligere vurderet af Danske Rederier, at HFO-forbuddet vil medføre konsekvenser for erhvervslivet i Grønland på ca. 25,5 mio. kr. årligt (22,7 mio. kr. årligt beregnet for år 2020 og senere prisfremskrevet til 25,5 mio. kr. årligt i 2024, hvor forbuddet træder i kraft). Beløbet afhænger dog af brændstofpriserne og er derfor usikkert.

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering har vurderet, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere. Der er herunder tale om, at erhvervslivet vil skulle afgive oplysninger i forbindelse med ansøgning om dispensation.

En implementering af Hong Kong-konventionens krav om fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib og certifikatkrav m.v. vurderes ikke at have negative økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget, herunder den påtænkte udmøntning af lovforslaget, vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

7. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke i sig selv klimamæssige konsekvenser, da der er tale om indsættelse af en bemyndigelsesbestemmelse. Udmøntningen, der vil gennemføre HFO-forbuddet ved bekendtgørelse, forventes at indebære en klimagevinst på 0,4 mio. kr. årligt (0,33 mio. kr. årligt beregnet for år 2020 og senere prisfremskrevet til 0,4 mio. kr. årligt i 2024, hvor forbuddet træder i kraft) beregnet som effekten af en lavere luftforurening, idet tung olie udleder mere CO₂ end lettere brændstoffer. Den totale reduktion af CO₂ er estimeret til 2.112 tons. Klimaeffekten af reduceret udledning af black carbon (sod) er ikke beregnet/estimeret.

Det skal understreges, at de skønnede klimagevinster er baseret på, at et forbud ville træde i kraft i 2020. Der forventes højere udledninger af black carbon indtil 2029, hvor forbuddet træder i kraft for alle skibe med undtagelse af orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, når skibet udelukkende benyttes i ikkekommerciel statstjeneste, jf. lovens § 3, stk. 4, skibe, der er involveret i sikring af skibes sikkerhed eller i eftersøgnings- og redningsoperationer, og skibe, der indgår i beredskab i forbindelse med oliespild i Arktis. Visse skibe har dog installeret scrubbere, der reducerer luftforureningen og heraf den negative klimapåvirkning frem til 2029.

Implementering af regler vedrørende skibsophugningsaktiviteter vurderes ikke at have klimamæssige konsekvenser.

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke i sig selv miljø- og naturmæssige konsekvenser, da der er tale om en bemyndigelsesbestemmelse. Udmøntningen af lovforslagets bemyndigelsesbestemmelse vil medføre, at HFO-forbuddet gennemføres i dansk ret. HFO-forbuddet har en miljø- og sundhedsgevinst på 70 mio. kr. årligt (62,1 mio. kr. årligt beregnet for år 2020 og senere prisfremskrevet til 70 mio. kr. årligt i 2024, hvor forbuddet træder i kraft). Det skyldes en lavere udledning af partikler, herunder black carbon og svovl. Den totale reduktion i udledningen af svovl er estimeret til 593 tons,

reduktionen af partikler er estimeret til 66 tons, og reduktionen af black carbon er estimeret til 6,7-14,1 tons.

Ligeledes udgør HFO i Arktis en risiko for det marine miljø og kystnære økosystemer, idet tungt brændstof er tyktflydende og nedbrydes langsommere end lettere brændstoffer. HFO nedbrydes især langsomt ved koldere temperaturer, og den tunge olie kan ved spild ligeledes fanges under is og spredes over store afstande, hvorfor det arktiske havmiljø og de arktiske kystnære økosystemer er særligt sårbare for oliespild med HFO. HFO-forbuddet vil derfor forebygge sådanne oliespild med HFO. Gevinsten herved indgår dog ikke i de 70 mio. kr. årlige miljø- og sundhedsgevinster, idet den er usikker. Omkostningerne ved oliespild med HFO kan dog være betydelige.

Det skal understreges, at de skønnede miljø- og sundhedsgevinster er baseret på, at et forbud ville træde i kraft i 2020. Der forventes således fortsat højere udledninger af partikler og black carbon indtil 2029, hvor forbuddet vil have virkning for alle skibe med undtagelse af orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, når skibet udelukkende benyttes i ikkekommerciel statstjeneste, jf. lovens § 3, stk. 4, for skibe, der er involveret i sikring af skibes sikkerhed eller i eftersøgnings- og redningsoperationer, og for skibe, der indgår i beredskab i forbindelse med oliespild i Arktis. Visse skibe har dog installeret scrubbere, der kan reducere den negative miljøpåvirkning frem til 2029.

Implementeringen af Hong Kong-konventionens krav om fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib og certifikatkrav m.v. i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland vil globalt set kunne bidrage til en forbedring af beskyttelsesniveauet for både natur, miljø og arbejdsmiljø i ophugningsnationer uden for EU (primært Kina, Indien, Bangladesh og Tyrkiet). Skibe, der sejler under dansk eller grønlandsk flag, forventes allerede i høj grad at leve op til konventionens krav, hvorfor udmøntningen af den foreslåede bemyndigelse ikke forventes at have miljø- og naturmæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til de dele af lovforslaget der vedrører implementering af HFO-forbuddet har i perioden fra den 30. marts til den 11. maj 2023 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatfirmaet Malling & Hansen Damm, Advokatrådet/Advokatsamfundet, AECO, Arctic DTU, Arktisk Stati-

ons sekretariat - Københavns universitet, Danish Seafood Association, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Sportsfiskerforbund, Dansk Akvakultur, Dansk Amatørfiskerforening, Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Industri, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Selskab for Miljøret, Dansk Transport og Logistik, Danske Havne, Danske Maritime, Danske Rederier, DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi, Det Grønlandske Selskab, Det Nationale Netværk for Klimatilpasning (DNNK), Det Økologiske Råd, ENERGINET. DK, Ferskvandsfiskeriforeningen, Foreningen af Danske Biologer, Greenland Ecosystem Monitoring (GEM), Greenland Oil Industry Association (Goia), Greenland oil spill response (GOSR A/S), Greenpeace Nordic, Grønlands Erhverv, Grønlands Naturinstitut, Grønlandske Advokater v. Peter Schriver, Grønlands Repræsentation, Grønlands Selvstyre via Rigsombudsmanden i Grønland, ICC-Greenland, ILISIMATUSARFIK (Institut for Sundhed & Natur), KNAPK, Kommunernes Internationale Miljøorganisation (KIMO), Landsforeningen Levende Hav, Miljøteknisk Brancheforening - Mærsk Olie & Gas A/S, Natur og Ungdom, NOAH, Nusuka: Organizing Greenland Businesses, OCEANA, Polar Seafood, Professor, dr. jur. Ellen Margrethe Basse, Professor, dr. jur., Peter Pagh, Politimesteren i Grønland, Retten i Grønland, Royal Arctic Line, Royal Greenland, Søfartens Ledere, Transparency Greenland, Visit Greenland,

WWF Denmark og AAU arctic sekretariat og Professor Lone Kørnøv.

Et udkast til de dele af lovforslaget, der vedrører implementering af HFO-forbuddet, har været forelagt Grønlands Selvstyre til udtalelse i forbindelse med Inatsisartuts efterårssamling i 2023 i overensstemmelse § 17, stk. 2, i lov om Grønlands Selvstyre. Det grønlandske Departement for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø har udtalt, at Grønlands Selvstyre efter afstemning i Inatsisartut har tilsluttet sig forslaget.

Det grønlandske Departement for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø har efter endt høring tilsluttet sig en udvidelse af lovforslaget, således at der kan tilføjes hjemmel til at fastsætte regler om skibsophugningsaktiviteter, jf. Inatsisartutbeslutning af 3. november 2021 om ophævelse af det grønlandske territorialforbehold for Hong Kong-konventionen. Denne del af lovforslaget har ikke været i offentlig høring.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Det forventes, at HFO-forbuddet reducerer risikoen for og omkostningerne ved et oliespild med heavy fuel oil. Denne reduktion er mere uforudsigelig. Det forventes dog, at omkostningerne ved et oliespild vil falde, hvilket vil øge forbuddets gevinster yderligere.	HFO-forbuddet vil for det grønlandske selvstyre have omkostninger på 9,5 mio. årligt, herunder udgifter til implementering og kontrol. Det vurderes, at der vil være begrænsede økonomiske konsekvenser for Justitsministeriets myndigheder, som vil kunne holdes inden for myndighedernes eksisterende økonomiske rammer. En implementering af Hong Kong-konventionens krav om fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib og certifikatkrav m.v. vurderes at have begrænsede negative økonomiske konsekvenser for det offentlige.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	HFO-forbuddet vil have omkostninger på 9,5 mio. årligt for det grønlandske selvstyre, herunder udgifter til implementering og kontrol. Der forventes at være administrative omkostninger for Danmark i forbindelse med varetagelsen af tilsynsforpligtelserne.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Gennemførelsen af HFO-forbuddet vurderes at få økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i Grønland på 25,5 mio. kr. årligt. Belø-

		bet afhænger dog af brændstofpriserne og er derfor usikkert.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering har vurderet, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere. Der er herunder tale om, at erhvervslivet vil skulle afgive oplysninger i forbindelse med ansøgning om dispensation.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	<p>Lovforslaget gør det muligt, at implementere regler, der skal forebygge og begrænse forurening fra aktiviteter på havet. Udmøntningen af lovforslagets bemyndigelsesbestemmelse medfører, at HFO-forbuddet gennemføres i dansk ret. HFO-forbuddet indebærer en klimagevinst på 0,4 mio. kr. årligt.</p> <p>Implementering af regler vedrørende skibsophugningsaktiviteter vurderes ikke at have klimamæssige konsekvenser.</p>	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	<p>Lovforslaget gør det muligt, at implementere regler, der skal forebygge og begrænse forurening fra aktiviteter på havet. Udmøntningen af lovforslagets bemyndigelsesbestemmelse medfører, at HFO-forbuddet gennemføres i dansk ret. HFO-forbuddet har en miljøgevinst på 70 mio. kr. årligt.</p> <p>Implementeringen af Hong Kong-konventionens krav om fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib og certifikatkrav m.v. i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland vil globalt set kunne bidrage til en forbedring af beskyttelsesniveauet for både natur, miljø og arbejdsmiljø i ophugningsnationer uden for EU (primært Kina, Indien, Bangladesh og Tyrkiet). Skibe, der sejler under dansk eller grønlandsk flag, forventes allerede i høj grad at leve op til konventionens krav, hvorfor forslaget ikke i sig selv forventes at have miljø- og naturmæssige konsekvenser.</p>	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU regulering (der i relevant omfang også gælder ved im-	JA	NEJ
		X

plementering af ikkeerhvervsrettet EU regulering) (sæt X)	
---	--

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af § 22 i lov nr. 1534 af 19. december 2017 om beskyttelse af den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, at miljøministeren kan fastsætte regler om særlige foranstaltninger, herunder krav til brændstof om bord på skibe med henblik på begrænsning af luftforurening.

I lovens kapitel 2-9 er der fastsat regler om behandling, herunder typegodkendelse af anlæg til behandling, af ballastvand og sedimenter og regler om forbud mod dumpning af andre stoffer og materialer end optaget havbundsmateriale eller fisk og fangst. § 21 i kapitel 10 fastsætter regler om afbrænding af stoffer eller materialer, herunder forbud. Herudover indeholder kapitel 2-9 bemyndigelser til at fastsætte regler om bl.a. udtømning af olie, om klassifikation, transport og udtømning af flydende og faste stoffer, som transporteres i bulk, om losning og udtømning af tankskyllevand, om transport af stoffer og materialer i emballeret form, containere m.v., om udtømning af ballastvand, kloakspildevand og affald, og om dumpning af optaget havbundsmateriale og af fisk og fangst.

Der er efter gældende ret derimod ikke regler eller hjemmel til fastsættelse af regler om krav til brændstof ombord på skibe, herunder forbud mod anvendelse og transport heraf, med henblik på begrænsning af forurening af havet, eller til at fastsættelse af regler om skibsophugningsaktiviteter.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 22 a, stk. 1, at miljøministeren fastsætter regler om forebyggelse og begrænsning af havforurening som følge af aktiviteter på havet og om skibsophugningsaktiviteter, som ikke er omfattet af reglerne i kapitel 2-9 eller §§ 21 eller 22, herunder med henblik på at opfylde internationale aftaler.

Det forventes, at bemyndigelsen i § 22 a, stk. 1, bl.a. vil blive udmøntet ved, at der ved bekendtgørelse fastsættes regler om forbud mod anvendelse og transport af tung olie ("heavy fuel oil", herefter benævnt "HFO") i den eksklusive økonomiske zone i Grønland i Arktis. Forbuddet skal gennemføre regel 43A i MARPOL, bilag I, om forebyggelse af oliespild med HFO i Arktis.

Forbuddet vil omfatte skibe som defineret i MARPOL, artikel 2(4), og forventes at træde i kraft den 1. juli 2024, der er MARPOL-konventionens frist for gennemførelse af HFO-forbuddet.

Forbuddet vil medføre, at olier opført i MARPOL, bilag I, regel 43.1.2 (olie, bortset fra råolie, med en højere massefylde end 900 kg/m³ ved 15° C, eller en højere kinematisk viskositet end 180 mm²/s ved 50° C), ikke vil kunne anvendes som skibsbrændstof eller transporteres til brug som skibsbrændstof i arktiske områder fra og med den 1. juli 2024. Forbuddet vil ikke gælde skibe, der er involveret i sikring af skibes sikkerhed eller eftersøgnings- og redningsoperationer og skibe, der indgår i beredskab i forbindelse med oliespild.

Skibe, der er omfattet af MARPOL bilag I, regel 12A, vil først blive omfattet af HFO-forbuddet fra og med den 1. juli 2029. Regel 12A omfatter skibe, som har en samlet oliebrændstoftkapacitet på 600 m³ eller derover, og som er leveret efter den 1. august 2010. Ved "leveret" forstås: skibe a) for hvilke byggekontrakten er oprettet den 1. august 2007 eller senere, b) såfremt byggekontrakt ikke foreligger, for hvilke, hvis køl er lagt, eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium, den 1. februar 2008, c) som er leveret den 1. august 2010 eller senere, eller d) som har undergået en større ombygning, i. for hvilken der blev oprettet kontrakt den 1. august 2007 eller senere, ii. såfremt kontrakt ikke forelå, hvis udførelse påbegyndtes den 1. februar 2008 eller senere, eller iii. som blev afsluttet den 1. august 2010.

Skibe omfattet af regel 1.2.1. i kapitel 1, Part II-A, i den internationale kode for skibe, der opererer i polare farvande (herefter benævnt "Polarkoden") vil først være omfattet af forbuddet fra og med den 1. juli 2029. Regel 1.2.1. omfatter såkaldte kategori A-skibe og kategori B-skibe (kategori A- og B-skibe omfatter skibe, der i henhold til skibets polar-skibscertifikat er certificeret som hhv. et kategori A- eller B-skib af et af Søfartsstyrelsen godkendt klassifikationselskab), som er bygget efter den 1. januar 2017 med en samlet oliebrændstoftkapacitet på mindre end 600 m³, dog ikke under 30 m³. Der er her tale om dobbeltskrogede tankskibe.

Skibe, der sejler mellem Danmark og Grønland, vil således være undtaget fra HFO-forbuddet frem til 1. juli 2029, hvis de er omfattet af enten MARPOL, bilag I, regel 12A, eller Polarkodens regel 1.2.1.

Der forventes endvidere fastsat regler ved bekendtgørelse

om, at miljøministeren for skibe, der sejler under dansk eller grønlandsk flag, midlertidigt vil kunne dispensere fra forbuddet mod anvendelse og transport af HFO for perioden fra og med den 1. juli 2024 til og med den 30. juni 2029. Der vil kunne meddeles dispensation inden for rammerne af de retningslinjer, som forventes udstukket af FN's søfartsorganisation. Miljøministeriet vil skulle informere FN's søfartsorganisation om udstedte dispensationer.

Det forventes, at kompetencen til at træffe afgørelse om dispensation vil blive delegeret til Miljøstyrelsen i medfør af § 34 i loven.

Den foreslåede bestemmelse er endvidere nødvendig for at kunne gennemføre visse bestemmelser i aftaler om skibsofhugningsaktiviteter, herunder dele af Hong Kong-konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Hong Kong-konventionen blev vedtaget i 2009 i regi af FN's søfartsorganisation.

Da skibsofhugning ikke foregår i den eksklusive økonomiske zone, men på land, vil den foreslåede bemyndigelse alene kunne anvendes til med henblik på opfyldelse af internationale aftaler om skibsofhugning af fastsætte regler om pligt til at have en fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib samt et skibsspecifikt certifikat, der bekræfter, at fortegnelsen overholder krav fastsat i internationale aftaler, herunder om metode, form og sprogkrav, om gyldigheden af certifikater og om tilsynsmyndighedens accept af certifikater, der er udstedt af andre lande.

Formålet med reglerne vil være at bidrage til at forebygge og begrænse forurening og anden påvirkning af natur og miljø fra skibsofhugningsaktiviteter på land, hvor selve ophugningen foregår.

Med henblik på at gennemføre de dele af Hong Kong-konventionen, der er relevante for skibe, der sejler gennem den eksklusive økonomiske zone, forventes det derfor, at den foreslåede bemyndigelse i § 22 a ligeledes vil blive udmøntet ved, at miljøministeren fastsætter regler om pligt for de omfattede skibe til at have en fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib samt et skibsspecifikt certifikat, der bekræfter, at fortegnelsen overholder krav fastsat i internationale aftaler, herunder om metode, form og sprogkrav, om gyldigheden af certifikater og om tilsynsmyndighedens accept af certifikater, der er udstedt af andre lande.

Reglerne vil skulle gælde for skibe over 500 bruttotonnage, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, og som sejler under dansk, grønlandsk, eller, i det omfang det er foreneligt med international ret, udenlandsk flag. Eksisterende skibe skal have en fortegnelse over farlige materialer senest 5 år efter konventionens ikrafttræ-

den. Ophugges skibet tidligere, skal fortegnelsen foreligge for ophugningen. For eksisterende skibe skal der endvidere udarbejdes en plan, der beskriver den visuelle eller stikprøvebaserede inspektion, som udformningen af fortegnelsen over farlige materialer er baseret på, idet der tages højde for de retningslinjer, der er udviklet af FN's søfartsorganisation. Nye skibe skal altid leve op til de samme krav.

Reglerne forventes fastsat ved bekendtgørelse med ikrafttræden den 1. juli 2025.

Den foreslåede bemyndigelse vil også kunne bruges i andre tilfælde. Eksempelvis vil ændringer til HFO-forbuddet i MARPOL, bilag I kunne gennemføres med hjemmel i den foreslåede bemyndigelse. Bemyndigelsen vil ligeledes kunne udnyttes til at gennemføre visse andre regler fastsat i MARPOL, der ikke falder ind under øvrige bemyndigelser i loven.

Den foreslåede bemyndigelse vil endvidere kunne udnyttes af miljøministeren, hvis der senere viser sig behov for at fastsætte yderligere regler om forebyggelse og begrænsning af havforurening som følge af aktiviteter på havet og om skibsofhugningsaktiviteter omfattet af loven, som ikke er omfattet af de øvrige bestemmelser i lovens kapitel 2-9 eller §§ 21 eller 22, herunder til gennemførelse af fremtidige internationale overenskomster såsom regler fastsat i de internationale havforureningskonventioner og inden for FN's søfartsorganisation.

Der vil således efter bestemmelsen eksempelvis kunne fastsættes regler om specielle aktiviteter, der har betydning for havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, herunder på grund af farvandet særlige karakter eller for at imødegå aktiviteter, der indebærer en forureningsrisiko i øvrigt. Som eksempel kan nævnes mulighed for regulering af bunkervirksomhed («flydende tankstationer») og oplægning af skibe i fjorde o. lign. Den foreslåede bemyndigelse i § 22 a vil inden for bemyndigelsens rammer eksempelvis ligeledes kunne anvendes til regulering, der vedrører udtømning eller dumpning, som ikke er omfattet af lovens øvrige bestemmelser herom.

Den foreslåede bemyndigelse vil endvidere kunne udnyttes af miljøministeren, hvis der senere viser sig behov for at fastsætte regler om forebyggelse og begrænsning af havforurening som følge af aktiviteter på havet og om skibsofhugningsaktiviteter omfattet af denne lov, som ikke er omfattet af de øvrige bestemmelser i lovens kapitel 2-9 eller §§ 21 eller 22, herunder til gennemførelse af fremtidige internationale aftaler, der forpligter Danmark på området. I de internationale havkonventioner og inden for FN's søfartsorganisation foregår der således et løbende arbejde med at forbedre og udbygge de internationale aftaler om forebyggelse og bekæmpelse af havforurening, samt skibsofhugning. Den fore-

slåede bemyndigelsesbestemmelse svarer indholdsmæssigt til bestemmelserne i § 33, stk. 1, og § 33 a i havmiljøloven for Danmark. § 33 a vil blive sat i kraft af miljøministeren i forbindelse med Hong Kong-konventionens ikrafttræden.

En virkning af den foreslåede indsættelse af § 22 a er, at miljøministeren eller forsvarsministeren vil skulle føre tilsyn med overholdelse af de bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 22 a, jf. lovens § 31, stk. 1. Tilsynsmyndigheden og politiet vil som et led i tilsynet have adgang til skibe mod behørig legitimation uden retskendelse, jf. § 31, stk. 2. Endvidere vil tilsynsmyndigheden have adgang til at foretage undersøgelser, udtage prøver, fotografere, kopiere eller medtage dokumenter og medtage andre genstande uden vederlag, jf. § 31, stk. 3.

Miljøministerens tilsyn forventes delegeret til Miljøstyrelsen i henhold til § 34, stk. 1. Miljøministerens tilsyn og ansvar efter loven er af mere administrativ karakter, idet myndigheder under miljøministerens ressort ikke er fysisk til stede i Grønland. Da Miljøstyrelsen ikke er til stede i Grønland, vil der kunne indgås aftale mellem Miljøstyrelsen og andre myndigheder om samarbejde ved tilsynet. Det forventes, at der i forbindelse med udmøntningen af den foreslåede bemyndigelse vil foregå drøftelser mellem de relevante myndigheder med henblik på at fastlægge den mest hensigtsmæssige tilsynsordning.

Ved udmøntningen forventes ligeledes fastsat bestemmelser om klageadgang i medfør af lovens § 34, stk. 2. Herunder forventes det, at der fastsættes bestemmelser om, at afgørelser ikke kan påklages til miljøministeren.

Den foreslåede indsættelse af § 22 a skal ses i sammenhæng med den foreslåede ændring af lovens § 46, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, hvorefter der vil kunne idømmes straf i form af bøde ved overtrædelse af regler udstedt i medfør af den foreslåede § 22 a, ligesom overtrædelse vil kunne medføre idømmelse af andre foranstaltninger efter kriminallov for Grønland, jf. de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 2.

Til nr. 2

Det følger af den gældende § 46, stk. 1, i lov om beskyttelse af den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, at der i regler, der fastsættes i medfør af § 6, stk. 2, § 7, stk. 2, §§ 9 og 11-14, § 16, stk. 2-4, § 18, stk. 2, § 19, § 20, stk. 4, § 21, stk. 4, og §§ 22, 24, 25 og 41, kan fastsættes idømmelse af bøde for overtrædelse af reglerne. Det følger af § 46, stk. 2, at der ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af regler om udtømning af olie og olieholdigt ballastvand fra olietankskibe og andre skibe fastsat i medfør af § 9 med henblik på opfyldelse af internationale aftaler regler skal udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udledte mængde af

olie. Det følger af § 46, stk. 3, at overtrædelse af reglerne nævnt i stk. 1, kan medføre idømmelse af andre foranstaltninger efter kriminallov for Grønland, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor eller opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser. § 46, stk. 3, finder ikke anvendelse på overtrædelser begået af udenlandske skibe, jf. § 46, stk. 4.

Det følger af den foreslåede ændring af § 46, stk. 1, at der indsættes en henvisning til den foreslåede § 22 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 1.

Den foreslåede ændring af § 46, stk. 1, indebærer, at der vil kunne fastsættes regler, hvorefter overtrædelse af regler udstedt i medfør af den foreslåede § 22 a vil kunne sanktioneres med bøde. En virkning af den foreslåede ændring af § 46, stk. 1, er endvidere, at overtrædelse af regler udstedt i medfør af den foreslåede § 22 a på danske eller grønlandske skibe vil kunne medføre idømmelse af andre foranstaltninger efter kriminallov for Grønland, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor eller opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser, jf. lovens § 46, stk. 3 og 4.

Det bemærkes, at det ved lovovertrædelser begået af juridiske personer er udgangspunktet ved valg af ansvarssubjekt, at tiltalen rejses mod den juridiske person. Der kan i en række tilfælde imidlertid være anledning til – ud over tiltalen mod den juridiske person – tillige at rejse tiltale mod en eller flere fysiske personer, såfremt den eller de pågældende har handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed. Har ledelsen af den juridiske person eller en overordnet ansat, herunder direktøren, eksempelvis handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed, skal tiltalen foruden imod den juridiske person som udgangspunkt rejses mod den eller de personligt ansvarlige. Tiltale mod underordnede ansatte skal i almindelighed ikke rejses, medmindre der foreligger særlige omstændigheder. Dette kan f.eks. være tilfældet, såfremt der er tale om en grov overtrædelse, som den underordnede ansatte har begået forsætligt og eventuelt tillige på eget initiativ. Der rejses tillige tiltale mod den juridiske person. Der henvises i det hele til Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om strafansvar for juridiske personer.

Kriminalretligt ansvar ved overtrædelse af bestemmelserne vil derfor primært blive gjort gældende over for rederiet. Kriminalretligt ansvar over for andre end den juridiske person, eksempelvis føreren af et skib (udover for rederen), vil dog fortsat bl.a. kunne komme på tale, hvis føreren har handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed.

Til nr. 3

Det følger af den gældende § 47 i lov om beskyttelse af den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, at påtale ikke finder sted, når der er forløbet 5 år efter lovovertrædelsens ophør for overtrædelser m.v. som omhandlet i § 45, stk. 1, nr. 1-3, og for overtrædelser af regler fastsat i medfør af §§ 9, 11, 13, 14, 18 og 19, § 21, stk. 4, § 22, § 24, stk. 1, og § 25.

Det følger af den foreslåede ændring af § 47, at »§ 22,« ændres til »§§ 22 og 22 a,«.

Den foreslåede ændring af § 47 indebærer, at der fastsættes en forældelsesfrist, hvorefter påtale ikke vil kunne finde sted, når der er forløbet 5 år efter lovovertrædelsens ophør. Ændringen er i overensstemmelse med den danske havmiljølovs § 60, der også fastsætter en 5-årig forældelsesfrist for lovens § 33, stk. 1.

Baggrunden for ændringen er, at der vil kunne være tale om ”skjulte” overtrædelser, der først opdages på et langt senere tidspunkt. Det er derfor fundet nødvendigt at fastlægge en længere forældelsesfrist for disse overtrædelser i overensstemmelse med den danske havmiljølovs § 60.

Det bemærkes, at de almindelige regler om kriminalretlig påtale i øvrigt finder anvendelse ved overtrædelse af loven, jf. bl.a. § 21 i kriminallov for Grønland.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2024.

Det bemærkes, at hovedloven gælder direkte for Grønland. Det betyder, at denne lov også gælder direkte for Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget
§ 1

I lov nr. 1534 af 19. december 2017 om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland foretages følgende ændringer:

1. Efter § 22 indsættes i *kapitel 10*:

»§ 22 a. Miljøministeren fastsætter regler om forebyggelse og begrænsning af havforurening som følge af aktiviteter på havet og om skibsophugningsaktiviteter, som ikke er omfattet af reglerne i kapitel 2-9 eller §§ 21 eller 22, herunder med henblik på at opfylde internationale aftaler.«

2. I § 46, *stk. 1* indsættes efter »§§ 22,«: »22 a,«.

3. I § 47 ændres »§ 22,« til: »§§ 22 og 22 a,«.

§ 46. I regler, der fastsættes i medfør af § 6, stk. 2, § 7, stk. 2, §§ 9 og 11-14, § 16, stk. 2-4, § 18, stk. 2, § 19, § 20, stk. 4, § 21, stk. 4, og §§ 22, 24, 25 og 41, kan der fastsættes idømmelse af bøde for overtrædelse af reglerne.

Stk. 2-3. ---

§ 47. For overtrædelser m.v. som omhandlet i § 45, stk. 1, nr. 1-3, og for overtrædelser af regler fastsat i medfør af §§ 9, 11, 13, 14, 18 og 19, § 21, stk. 4, § 22, § 24, stk. 1, og § 25 finder påtale ikke sted, når der er forløbet 5 år efter lovovertrædelsens ophør.